

**Mötesanteckning**

1 (15)

Datum

2023-03-0x

Handläggare

Sten-Olov Södergård

Väg och järnväg

**Commission Expert Group on the technical pillar of the 4<sup>th</sup>  
railway package, 27<sup>th</sup> meeting**

---

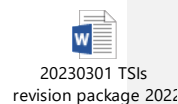
Tid/Plats: 1 mars 10:00-17:30  
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen  
Peter Hammarberg, Transportstyrelsen

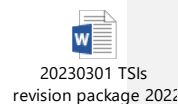
I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar,  
Transportstyrelsens inriktning inför mötet samt mötesanteckningar.

**Dokument**

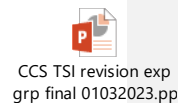
- 20230301 TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Act -  
ST22ENo2\_TC- 4RP EG



- 20230301 TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex  
I - ST22ENo2\_TC-4RP EG



- CCS TSI revision exp grp final 01032023



**Bakgrund**

Revideringen av TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS)<sup>1</sup> syftar bl.a. till att introducera två av de så kallade "game changer"-funktionerna - ATO ("Automatic Train Operation") och förberedelser inför nästa generations tågradio FRMCS ("Future Railway Mobile Communication System"). GSM-R och FRMCS benämns tillsammans som RMR ("Railway Mobile Radio") och det införs tidsramar för tidigaste borttagande av GSM-R för övergång till FRMCS (ska aviseras av infrastrukturförvaltaren via RINF och järnvägsnätsbeskrivningen minst 5 år innan övergången).

Övriga väsentliga föreslagna ändringar är bl.a. borttagandet av delvis uppfyllande av TSD ("Partial fulfilment"), en ny process för felrättning av specifikationer, etablering av en uppsättning krav ("Single Set of Specifications") istället för dagens tre versioner.

Vidare föreslås introduktionen av en modulär uppbyggnad av ombordsystemet med fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system som tillhandahåller harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS och delsystemet rullande materiel för att underlätta framtida uppdateringar

Ett antal ytterligare förbättringar tillkommer till detta i syfte att optimera kapacitet, minska kostnader samt förbättra säkerhet.

För att uppnå ytterligare harmonisering av ERTMS introduceras en ny övergångs- och genomföranderegim som ska säkerställa ett robust förfarande för att styra korrigeringar av fel i specifikationer, samt minska utrymmet för delvis uppfyllande, vilket därmed bidrar till utfasning av behovet av kompatibilitetskontroller.

---

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen

För fordonsrelaterade krav tillämpas samma övergångs- och genomföranderegim (kategorisering C<sub>1</sub>-C<sub>3</sub> av ändringar) som för TSD LOC&PAS och TSD WAG, se vidare under agendapunkt **Fel! Hittar inte referenskölla..**

En av de ändringar som skapat mest diskussion är förslaget att ta bort möjligheten till "delvis uppfyllande av TSD:n" ("partial fulfilment"). Tidigare har det funnits möjlighet att ha avvikelser gällande gränssnitt, funktioner och prestanda. Förslaget var initialt att helt ta bort denna möjlighet. Sektorn och industrin protesterade högljutt och menade att möjligheten åtminstone måste finnas kvar under vissa förutsättningar ("exceptional deviations"), annars riskerar kraven att bli orimligt kostnadsdrivande. I nuvarande utkast återfinns möjligheten att avvika från kraven för ett begränsat antal funktioner enligt en uttömmande lista i Bilaga G (funktionalitet som introduceras i denna revidering samt SIL 2 krav för DMI), under förutsättning att infrastrukturförvaltaren inom fordonets område för användning inte avser att använda funktionen.

Kommissionens intentioner med ändringen är att uppnå en högre grad av harmonisering för ETCS för att underlätta rörligheten för järnvägsfordon och uppnå målsättningarna med det gemensamma europeiska järnvägsområdet (SERA). Transportstyrelsen bedömer dock att borttagande av möjligheten till "delvis uppfyllande av TSD:n" riskerar att bli kostnadsdrivande på kort sikt, medan vinsterna med harmoniserade ombordsystem ligger längre fram i tiden. Utifrån rådande ekonomiska läge kan det därför ifrågasättas om det är rätt tillfälle att genomföra denna ändring. I det fjärde järnvägspaketet infördes dessutom konceptet med fordons område för användning samt kraven att järnvägsföretagen säkerställer kompatibilitet med den avsedda rutten. Att kräva full implementering av funktioner i ETCS som ändå inte används inom fordonets område för användning verkar i sammanhanget oproportionerligt.

Förslaget om felrättning av specifikationer har också varit föremål för intensiva diskussioner, där kostnaden för genomförande är den

främsta frågan. Det finns också mer praktiska frågor som behöver lösas, t.ex. hur krav på felrättningar ska dokumenteras, i nationella genomförandeplaner eller RINF, hur certifiering av befintliga fordon hanteras när fordonets ruttkompatibilitet kan påverkas etc.

Svenska sektorn instämmer i bedömningen av problematiken kring delvis uppfyllande och felrättning av specifikationer. De har även framfört att övergångsbestämmelserna för kravet på modulär ombordarkitektur inte borde gälla för fordon som redan är i design- eller konstruktionsfas (anm. i nuvarande utkast omfattas endast designfasen). Det får stor påverkan på pågående projekt eller projekt i anbudsfasen. Det anförs också att tidsramarna för felrättningar verkar optimistiska, samt att det är oklart hur "Single Set of Specifications" kommer att fungera i praktiken. Vidare ifrågasätts lämpligheten att införa ett obeprövat gränssnitt mot FRMCS innan specifikationerna för FRMCS är färdigställda. Transportstyrelsen delar sektorns oro i flera delar.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om att MS ska omvandla nationella regler för tågdetekteringssystem till specialfall och därefter ta bort nationella regler till den 31 december 2024. Diskussioner kring artikel 13 har dock skapat oklarheter kring förutsättningar för MS att ha kvar nationella regler för fordon som inte omfattas av TSD, t.ex. godsvagnar med största axellast över 25 ton och arbetsmaskiner. Ett förtydligande från kommissionen är önskvärt.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det återstår flera frågor kring det praktiska genomförandet av ändringsförslagen.

Vid det senaste RISC-mötet framförde SE/TS att förslaget att ta bort möjligheten till "delvis uppfyllande" ("partial fulfilment") utgör grund för oro. SE anser att det passar bra in i fjärde järnvägspaketet och konceptet med ett fordons område för användning och ruttkompatibilitetskontrollen. Komplexiteten i ETCS, frihetsgraderna i implementering och skillnader i projekteringsregler gör att det finns ett fortsatt behov av kompatibilitetstester, ESC/RSC, för att säkerställa

kompatibiliteten. Det finns fortfarande tolkningsutrymme och även ett fullt TSD-kompatibelt ETCS-ombordssystem kan misslyckas med ESC-tester. Kommissionen replikerade då med att ESC-/RSC-tester inte är den slutliga lösningen, medan att enhetliga specifikationer skapar driftskompatibla produkter som ska kunna användas utan ytterligare åtgärder och kostnader.

Kommissionen menade att fjärde järnvägspaketet syftar till att järnväg ska blir mer som flyg och väg, där fordon godkänns och kan gå överallt. Tanken med område för användning ("Area Of Use", AoU) är ett nödvändigt ont p.g.a. befintliga system. Kommissionen vill inte bygga ETCS utifrån AoU-konceptet med variationer i Europa. Valet ska bero på behoven på linjen, inte utifrån historiska aspekter.

Kommissionen ville inte ge sig in i metadiskussionen om "delvis uppfyllande" passar ihop med fjärde järnvägspaketet eller inte. De förstår behoven av flexibilitet, men frågan är bara hur länge? De anser att sju år är en rätt lång gest, det är den längsta deadline som finns för TSD. En deadline som motiverar att specifikationsproblem rättas, en motiverande deadline. De arbetar med ändringsbegäran som hanterar nödvändig flexibilitet. Om ett fordon missar ESC/RSC-testerna så måste man förstå problemen och se om implementering är tillräckligt ortodox. Normalt ska ett fordon kunna passera oproblematiskt. Om det finns en utmaning i ESC/RSC, kan det vara ett specifikationsfel eller behov av rättning i implementering i marken. Det kan också vara ofullständig implementering som kan leda till omotiverade stopp förstår kommissionens drivkrafter för att ta bort "delvis uppfyllande", för att öka harmonisering och öka marknaden för ETCS-produkter. Men samtidigt som nyttan ligger långt fram i tiden så är det stora kostnader i närtid. Samtidigt har vi ett oroligt ekonomisk läge, en sektor som fortfarande lider av sviter efter pandemin. Det är därför viktigt att hitta en balanserad lösning.

**Handlingslinje**

1. **SE kan** argumentera för att möjligheten till ”delvis uppfyllande av TSD:n” bör behållas oförändrad utifrån dagens TSD.
2. **SE kan** stödja kompromisslösningar som går i linje med sektorns önskemål gällande ”delvis uppfyllelse”, felrättningar, ”Single Set of Specifications” och modularitet.
3. **SE kan** begära ett förtydligande från kommissionen avseende artikel 13 och kravet på att ta bort nationella regler för tågdetektering.
4. **SE kan** notera informationen.

**Vad hände**

Kommissionen välkomnar till mötet. Keir hänvisar till ett högnivåmöte med representanter från järnvägsbranschen där han uppfattade att man delade kommissionens målsättning(ar), även om man tyckte att det återstår visst detaljarbete.

Inför mötet har man föreslagit en viss arbetsordning, enligt följande:

Preliminär agenda:

- Partial fulfilment
- Error corrections
- Reduced On-Board Envelopes (Single set of specifications)
- System version 3.0
- Subsystem certificate
- EU financing of ETCS (act art 8)
- Train detection systems (act art. 13)
- Class B topics
- Level R/2
- Other (if feasible)

Kommissionen går igenom PP-presentationen, och börjar med en översiktlig bild över de ekonomiska konsekvensbedömningarna som talar för kommissionens förslag, s. 3-4 i PP.

UNIFE framställer kritik mot förslagets ekonomiska konsekvenser. Det strider mot alla möjligheter att genomföras effektivt. Så som det står nu är det inte acceptabelt. Man ser fram mot ett konstruktivt möte för att nå en godtagbar lösning. Kommissionen har tagit emot argumenten från UNIFE och CER, och har bedömt att de inte är tillräckliga för att kunna ändra i kommissionens förslag. Någon ny version av TSDen kan därför inte göras. Harmoniseringen är av grundläggande betydelse. Att sektorn bryter mot syftesmålet, det framstår som överdrivet gentemot förslaget och de diskussioner som förevarit (t ex PF och EC). Man ser inte att UNIFEs och CERs attityd medger en positiv mötesatmosfär.

*Partial fulfilment/delvis uppfyllande*

Kommissionen tar upp frågan med att presentera en väg till lösning och menar att en särskild lösning är att framställa ändringsbegäran, Change Request, varpå man kan hantera eventuella komplikationer. Man hänvisar annars till 7-årsfristen samt den övriga 2-årsfristen som borde tala för att tillverkare kan hantera problem. I övrigt finns möjligheter inom Appendix G att hantera avvikelser. Vidare framhäver man avvikelshantering enligt uppställningen i PP, se s. 10. **D.v.s. att:**

- funktioner som kräver uppgraderingar av befintliga installationer som skulle äventyra den ekonomiska bärkraften för ett projekt avseende uppgraderingar av redan auktoriserad hårdvara installerad i fordonen (konkreta fall: uppgradering av DMI SIL<sub>0</sub>/SIL<sub>2</sub>,...)
- Vidare att funktioner som ingår i systemversion 2.1 och 2.2, 3.0 är tillfälligt inte implementerade så länge de saknade funktionerna inte krävs för det avsedda användningsområdet – förutsatt att sådana funktioner skulle vara implementerade senast 2 år efter fordonsgodkännande
- Subset 34 alternativ på driftskompatibilitetsnivå: om det är ekonomiskt relevant för att utesluta vissa signaler eller

funktioner (konkret fall: inga elektriska signaler för dieselmotorer, ...)

*här tvekade jag på vad man sa, fångade inte riktigt poängen ...har du nåt?*

Kommissionen är inte nöjd med listan i Appendix G, då de ser den som för lång, att det för med sig negativa konsekvenser i förhållande till harmoniseringsmålet/interoperabilitet. Man ber UNYSIG att granska subset 34 ytterligare för att undvika att man för in t ex nationella regler som gäller signaler eller funktioner som bryter mot harmoniseringen.

CER för diskussionen att de 20 fall i listan skulle kunna lösas med CR eller undantag (art. 7 i driftskompatibilitetsdirektivet) är typiskt sett OK. Vad gäller kravet på 3-månader så frågar man sig i de fall där man inte kan hålla den fristen. Vad händer då? Blir allt automatiskt validerat? Eller blir det ingen validering, måste man påbörja en CR-respektive undantagsprocess? Kommissionen svarar att ERA inte är ansvarigt utan det blir ett gemensamt uppdrag mellan ERA och sektorn. Skulle detta inte leda till ett positivt resultat så kan man alltid begära undantag.

UNISIG ifrågasätter nödvändigheten av alla krav, många kan ersättas genom andra tillvägagångssätt och tom begränsas till 5 grundläggande funktioner.

Kommissionen blir förvirrad över uppslaget och insisterar att de funktioner som man identifierat också är förutsättningar för en framtida harmonisering och interoperabilitet, d.v.s. att begränsa alternativen. Kommissionen tycker sig även se att TSD-förslaget också utgör en säkerhetshöjande åtgärd.

IT föreslår att Appendix G, nu relaterad till Subset 34, skulle kunna göras mer allmän för att inkludera specifika "tågsignaler" (utöver elektrisk dragkraft) som kan vara "ej tillämplig" beroende på fordonstyp, förutsatt att driftskompatibiliteten inte påverkas. Man förtydligar att om man HAR en funktion så kan den utföras på olika sätt, men förstås om det INTE finns någon funktion, då ska man föra



in den. Appendix G riktar sig endast mot elektriska fordon. Vad som behövs är att föra in vad som hittills saknas i listan.

BE anser att baserat på sin omfattande erfarenhet av ETCS-tillstånd verkar det sista förslaget för partiell uppfyllelse (inkl. Annex G och Subset 034) ganska rimligt: det skulle åtminstone kunna leda till mer tydlighet i dessa processer och det är detta de efterfrågar.

EIM för fram en position att förslaget i och för sig är balanserat. Dock måste man ha en tydligare skrivning gällande specialfallen. Avseende kategori 1 som hänvisar till ekonomiska hot mot projektet undrar man vad som ska läggas till grund för bedömningen för att medge ett undantag – till vilket kommissionen svarar att bedömningen görs från fall till fall (!).

NB-Rail uppmärksammar att förfarandet för EG-förklaring måste anpassas för att fånga EC-hanteringen.

#### *Error corrections(EC)/felhantering*

Kommissionen går igenom s. 11-14 i PP.

CER har begärt att man ska införa en möjlighet till att överklaga utfallet (del 1). Avseende del 2, så har CER begärt ett kostnads-nytta-analys-förfarande ska utföras om en berörd part så begär det, vilket kommissionen hittills hållit emot. En sådan bedömning skulle ge argument för ett relevant val av åtgärd. Tidsfristen för EC är inte helt relevant för alla fallen. Antingen ska man utöka fristen generellt, eller anpassa efter typfall. Det som avgör typfall är om det är tids- eller kostnadskrävande eller komplext till sin art. För detta ska det göras en kostnads-nytta-analys som avgör efterföljande åtgärd. Nedan kopia på den tabell som CER utgår från i sin diskussion:



Kommissionen menar att det verktyg (automated tool) som finns bedöms som effektivt för både JF som IM. Vad gäller kostnader så krävs det insyn i vilka som uppstår. Man uppmärksammar dock att aktörerna har möjligheten till stödfinansiering via CEF eller andra offentliga fonderingar, upp till 90 %. Detta borde kunna hjälpa till vid EC-genomförandet. Man uppmärksammar också att tillverkare hanterar avtalsvillkoren med beaktande av EC. Många av deltagarna reagerar mistroget på uppgiften om omfånget av stöd, de tror snarare på att stöd kan medges upp till max50% i vissa fall, och betydligt lägre i andra, t ex 10-30 %.

CER undrar om kommissionen utgår från design-fasen...varpå villkoren för uppfyllande ställs. Så som tillämpningsvillkoren anger är det problematiskt att från denna fas hinna med att anpassa i förhållande till EC-processen i tid...detta kan föranleda både kostnader och göra processen mer komplicerad. På detta säger ERA att de ska återkomma.

#### *Subsystem certificate*

xxx.....fattar ingenting!

CER godtar kommissionens förslag, men det finns en farhåga att om man inte kan utfärda ett certifikat för den ena funktionen ska det inte utgöra krav att anpassa den andra funktionen. ERA återkommer efter en ny bedömning.

#### *Reduced On-Board Envelopes (single set of specifications)*

Kommissionen utgår från s. 15- i presentationen. Funktioner som omfattas av systemversion, SV. 2.2 och 3.0 är xxx

Marksidan så finns det ingen begränsning från 1.0 till 3.0 (den sistnämnda är på frivillig grund, dvs att IM inte kan ställa sådana krav...).

Avseende subset 153 ...?

**Kommenterad [SS2]:** HJÄLP, Peter! Kan du krafsa in nät trovärdigt gällande detta - jag brakade helt ihop

**Kommenterad [SS3]:** Jag är fortsatt osäker här...fyll på med allt du vill...!

**Kommenterad [SS4]:** Uppfattade inte vad man sa här....

**Kommenterad [SS5]:** Gissa!? Fotfästet tappade jag här...också

Ombord: Certifieringen och fordonsauktoriseringen för de reducerade ombordkuverten 2.1 och 2.2 kan baseras på dessa specifikationer (minus de individuella CR-förbättringslösningarna som anges i bilaga G) tills TSD:n CCS uppdateras med SS-153. Detta bör resultera i att produkter ombord ska vara kompatibla med de konsoliderade specifikationerna efter juni 2023 utan någon förändring.

Obs! I undantagsfall då produkter ombord inte skulle vara kompatibla direkt med subset-153 eller subset-076, antas det att klausul 6.5 "hantering av fel" är tillämplig.

Marksidan: Certifieringen och markbaserad auktorisering kan baseras på en enda uppsättning specifikationer.

Obs! Användningen av den enstaka uppsättningen med specifikationer är nästan likvärdig med att använda en delmetod från set 2/uppsättning 3, där alla felkorrigeringar beaktas mellan den enskilda uppsättningen och uppsättning 2/uppsättning 3.

Gällande SV 3.0 så kan till dags dato inte anges med de fullständiga kraven då FRMCS- och DAC-kraven inte är fastställda. När det är klart så börjar en frist om 5 år innan det ska uppfyllas till fullo, om inte IM har en överenskommelse med RU om att de ska gälla tidigare för visst nät.

CER framför att dels CR 1370 inte är kompatibel i förhållande till **????**, dels att set 2 ska vara **???** och att man bör föra in ett förtydligande att alla fordon som är i enlighet med viss typ också framöver ska vara godkända därefter, utan ytterligare krav på uppfyllande. Så som det gäller nu är kontrakten så att de hänvisar i vissa delar till specifika villkor/specifikationer, och om detta ändras så att de upphävs, ja, då kan an inte fullgöra uppdraget.

CER fortsätter att äldre villkor måste få möjlighet att gälla för fordon, dvs set 1 till 3 ska kunna gälla även om den nya TSD trätt ikraft. I alla fall borde man ha en frist om 7 år.

**Kommenterad [SS6]:** Jag hann inte med/fattade inte vad de sa....

**Kommenterad [SS7]:** Same shit här

Kommissionen avvisar tankelinjen särskilt för den som avser set 1, då RU snart skulle finna sig i ett läge där det inte längre finns ett farbart område för användning pga. att IM installerat en högre version. Risken finns att man måste investera igen sent, alltså efter 2030, då man ska ha börjat tillämpa FRMCS.

NB-Rail frågar vad man vid en certifiering mot nyare jämfört med äldre redan certifierade specifikationer ska ange för villkor.

DK frågar om tidplanen för FRMCS där specifikationerna ska avvaktas till och vara tillgängliga per 2025, medan underhållsavtal gäller till 2035...är detta hållbart? En överblick i tidshänseende vore till fördel för planeringen framöver.

IT menar angående kraven i tabell B1 gällande designfasen före ikraftträdandet av den nya TSDen (nu 2028), att det borde finnas en frist om tillämpning och vara utsträckt till 7 år, då man inte kommer att hinna med genomförandet före detta, d.v.s. 2030.

Kommissionen kan överväga ITs förslag, medan avseende DKs idé så är det idag inte genomförbart att detaljskriva beroende på läget i utvecklingsarbetet och den högre kravnivån kommer inte att sättas på plats förrän 2025, och NB-Rails fråga så förklarar ERA att med utgångspunkt från art. 14 kan ange set 3 tillsammans med de separata felkorrigeringarna med angivande av de eventuella undantagen.

JF skulle vilja ha ett förtydligande avseende tabell B1 att tillämpningsdatum aldrig ska vara tidigare än 2030?

AT SV 3.0 föreslår att nya nivåer endast ska omfatta tillägget med de nya funktionerna.

Kommissionen svarar att genom SSS vill uppnå en förenkling där ett (1) dokument samlar samtliga specifikationer. ERA kommer att lämna en rapport om FRMCS-tillgänglighet inom kort.

DE...jag tappade bort mig helt här...kommissionen har tydligen visat öppenhet för vissa förslag som beskrevs...eller

### *Klass B*

En längre diskussion mellan FR och kommissionen gällande s.k. by-standarder mellan klass B med STM och klass A-system. CER framför tveksamhet för att sektorn skulle kunna bistå med nödvändiga STM till marknaden. Främst talar man om franska problem, dvs STM-liknande produkter så som TVM. (Problemet är inte direkt överförbart på svenska förhållanden.)

### *Rättsakten*

DE om art. 5 p.4 tycker att den föreslagna deadline är för kort, och vill gärna ha den utsträckt med ytterligare 6 månader. Ang. art. 13 behövs ett redaktionellt förtydligande.

ES håller med DE om deadline i art. 5 p. ....och i art. 8 p.1 så gäller i ES att man installerar klass B-system och därför bör texten omfatta dessa åtgärder också.

FR stödjer DE och ES gällande art. 5 om NIP-deadline, och anför angående mallen i 7.4.4 att den ställer till med problem med sin detaljeringsgrad, och avseende art. 8 p. 1 så har man samma aspekter som ES avseende klass B och ERTMS. Man ber om ytterligare förtydligande.

Kommissionens val av deadline för NIP (art. 5) grundas i att dessa uppgifter kommer att utgöra underlag för TEN-T 2024. Avseende mallen återkommer man senare. Om Art. 8 p.1 tycker man att man nu skapat ett brett utrymme, och det kan omfatta blandade projekt, d.v.s. ERTMS och klass B, men då blir det bara stöd till ERTMS-åtgärderna.

IT by-standard ombord kan få stöd i nuläget och borde få fortsätta.

FR om art. 8 p.2 skulle vilja ha en hänvisning till 4.2.6.1.(3), precis som IT bad om.

IT om by-standard, så vill man understryka att de fordon som är gränsöverskridande är mycket få, och de har sådan utrustning som passar de tekniska förutsättningarna. Kommissionen borde beakta

**Kommenterad [SS8]:** Här gjorde man en hänvisning till TEN-T, men jag slant i tanken – greppade du deras argumentation?

dessa omständigheter. Kommissionen svarar att by-standardlösningen är riskfylld och kostsam. Det måste vara klart hur en fonderingsstödd by-standardlösning verkligen betjänar införandet av ERTMS.

Om Nationella genomförandeplaner; Art. 5 p. 4

Texten hänvisar till 7.4.4. vissa kommentarer har avsett att detaljeringsgraden är för stor i mallen – tillfälle till ytterligare kommentarer kan lämnas in. Man uppmärksammar att det finns alternativ till att innehålla den i appendixet och istället i en handbok. CER föreslår att endast rubrikerna ska vara bindande, d.v.s. obligatoriska, medan detaljerna är mer fria.

Nya kommentarer kan skickas till EC/ERA och främst gälla

- fall i samband med bilaga G, och

- fall av längre felkorrigeringsimplementering och

ska lämnas in till kommissionen måndag den 6 mars 2023, kl. 1000.

Därefter kommer utkastet att skickas ut till RISC-medlemmarna senast den 8 mars.

Den 2 mars (i morgon) ska ett möte hållas med kontrollgrupp/CCS TSD WP-möte för pre-release (v3.9.2) av bilaga A-dokument.